

Lastschaltgetriebe für Baumaschinen,  
insbesondere für Baggerlader und Telehandler

5 Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf ein Lastschaltgetriebe für Baumaschinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

10 Derartige Getriebe sind als üblicherweise als Wendegetriebe ausgeführt und werden in vielen unterschiedlichen Baumaschinen eingesetzt, wobei die Einbaubedingungen in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp unterschiedlich ausfallen können. Beispielsweise kann der zur Verfügung stehende Einbau-  
15 raum extrem klein ausfallen. Ferner können unterschiedliche Achsabstände zwischen der Getriebeantriebswelle und der Getriebeabtriebswelle auftreten; zudem kann, je nach Fahrzeugtyp, ein bestimmter Achsversatz zwischen der Ein- und Ausgangswelle des Getriebes erforderlich sein.

20 Ein Baggerladerfahrzeug fordert beispielsweise aufgrund des zentralen Einbaus und der Bodenfreiheit eine kompakte Bauweise. Ein Telehandlerfahrzeug fordert je nach Ausführung eine schlanke, hohe Silhouette mit geringen  
25 seitlichen Ausladungen oder eine niedrige Bauweise mit der Möglichkeit der seitlichen Ausdehnung.

30 Des Weiteren wird in den meisten Einsatzbereichen von Baumaschinen mindestens ein Nebenantrieb benötigt, beispielsweise für die Hydraulik der Arbeitsmaschine. Die Aufgaben, die ein Wendegetriebe zu erfüllen hat, sind demnach bedingt durch die Bauart des Fahrzeugs sehr unterschied-

lich. Diese Anforderungen müssen innerhalb der axialen Baulänge und Breite des Getriebes erfüllt werden.

Getriebe der eingangs genannten Art haben unterschiedliche Anforderungen an die Positionen der Abtriebswellen und an die Anzahl der benötigten Vorwärts- und Rückwärtsgänge.

Beispielsweise haben Baggerladergetriebe Anforderungen an einen kurzen Abstand zwischen Antriebswelle und Abtriebswelle (zu den Hinterrädern), was durch die Position und durch den Einbauraum im Fahrzeug bedingt ist. Des Weiteren soll möglichst viel Bodenfreiheit gewährleistet werden, was bedeutet, dass die Motor/Getriebeeinheit möglichst hoch sitzen sollte. Bei Baggerladern sind in den meisten Fällen die Hinterräder deutlich größer als die Vorderräder, wodurch die vertikale Lage der Hinterachse deutlich höher als die der Vorderachse ist. Typische Abstände, die sich somit ergeben, sind 160 bis 180 mm in vertikaler Richtung ohne seitlichen Versatz oder mit geringem seitlichen Versatz.

Baggerlader weisen üblicherweise einen zuschaltbaren Vorderradabtrieb auf, wobei der Vorderradantrieb aufgrund der kleineren Vorderräder am Getriebe gegenüber dem Abtrieb zu den Hinterrädern tiefer liegt. Da sich auf der vorderen Seite des Getriebes auch die Motoranflanschung befindet, gibt es hier die bauraumbedingte Beschränkung, dass der Vorderradantrieb außerhalb bzw. unterhalb der Wandlerglocke anzuordnen ist.

Telehandler haben dahingegen einen permanenten Vorderradantrieb. Die Vorderradantrieb liegt auf der gleichen

Position wie der hintere Abtrieb, wodurch das Getriebe nur eine Abtriebswelle benötigt. Bedingt durch den Fahrzeugaufbau haben Telehandlergetriebe andere Anforderungen an den Achsabstand als Baggerladergetriebe. In vielen Fällen ist  
5 beispielsweise ein großer seitlicher Versatz des Abtriebes zum Antrieb notwendig. Diese Forderung resultiert aus der seitlichen Einbauposition des Motors. Somit ist ein horizontaler Versatz zu der mittigen Gelenkwelle notwendig. Die Überbrückung des Kraftflusses zur Fahrzeugmitte wurde in  
10 den meisten Fällen bisher durch den Einbau eines Achsverteilergetriebes erreicht.

Eine weitere typische Einbauposition ist die der mittigen Anordnung der Getriebe/Motoreinheit bei Telehandlern mit seitlichem Baum möglich. Hier darf es keinen seitlichen  
15 Versatz des Abtriebes (bezogen auf den Antrieb) geben; der vertikale Achsabstand ist deutlich größer gegenüber einem Telehandler mit Verteilergetriebe sowie gegenüber einem Baggerladergetriebe.

Aus der EP 0 759 129 B1 der Anmelderin ist ein lastschaltbares Wendegetriebe bekannt, welches durch die Aufteilung von Schaltkupplungen, Festrädern und Losrädern auf mehrere Vorlegewellen einen Antriebsrädersatz und einen  
25 Verteilerrädersatz aufweist, womit lange und kurze Achsabstände realisiert werden können. Für lange Achsabstände ist vorgesehen, die Vorgelegewellen im Wesentlichen zwischen der Antriebs- und der Abtriebswelle anzuordnen, wobei je nach gewünschtem Gang unterschiedliche Kombinationen von  
30 Vorgelegewellen an der Kraftübertragung beteiligt sind. Bei kurzen Achsabständen werden die Vorgelegewellen im Kreis um die Antriebswelle herum positioniert, wodurch ihre Lage zueinander bereits vorbestimmt ist. Bei diesem Wendegetrie-

be sind zur Realisierung verschiedener Achsabstände sich voneinander unterschiedliche Wellenanordnungen vorgesehen.

5        Ferner ist aus der DE 101 31 329 der Anmelderin ein Lastschaltbares, mehrgängiges Wendegetriebe mit einer Antriebswelle, einer Abtriebswelle und mehreren Vorgelegewellen mit auf diesen verteilten Losrädern, Festrädern und Schaltkupplungen, die mehrere Vorgelegeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden bekannt. Hierbei sind die  
10        einzelnen Wellen zu einer Wendegetriebeeinheit und einer Ganggetriebeeinheit zusammengefasst, wobei die Wendegetriebeeinheit an einer beliebigen Seite der Antriebswelle vorgesehen ist und die Ganggetriebeeinheit an die Wendegetriebeeinheit anschließt, sodass die Wendegetriebeeinheit und  
15        die Ganggetriebeeinheit bezogen auf die Antriebswelle hintereinander auf einer Seite der Antriebswelle angeordnet sind.

20        Bei Getriebekonzepten nach dem Stand der Technik kann der Achsabstand in nachteiliger Weise nicht sehr variabel gestaltet werden. Aufgrund der Kupplungs- und Wellenanordnung und des Kämmens bestimmter Räder miteinander besteht geringer Gestaltungsfreiraum bezüglich der Positionierung und des Achsabstandes (Antrieb zu Abtrieb). Oft ist eine  
25        konstruktive Modifikation, um geänderten Anforderungen an den Achsabstand genügen zu können, nur mit hohem Kostenaufwand möglich, was bedeutet, dass zur Realisierung unterschiedlicher Achsabstände unterschiedliche Getriebekonzepte entwickelt werden müssen.

30

Beispielsweise ist es bei bestehenden Getriebekonzepten notwendig, eine Zwischenwelle einzuführen, um von einem kurzen vertikalen Achsabstand auf einen großen Achsabstand

zu kommen. Um einen großen seitlichen Versatz zu erhalten, muss ein Verteilergetriebe angebaut werden.

Die bestehenden Getriebeschemata weisen den Nachteil auf, dass die äußerliche Getriebeform nur in bedingt flexibel gestaltbar ist. Somit ist es oft nicht möglich, mit einem Getriebekonzept den Anforderungen an den Einbauraum der verschiedenen Fahrzeugtypen zu genügen.

Viele der üblichen Getriebearten weisen zudem nicht die erforderliche Flexibilität bzw. Modularität auf, um den unterschiedlichen Anforderungen der Gangzahlen in einem Getriebekonzept gerecht zu werden. Zur Realisierung dieser unterschiedlichen Gangzahlen sind zumindest oft aufwendige Umkonstruktionen notwendig. Bei manchen Getriebebauweisen ist es zwar möglich, durch „Entnehmen“ einer Kupplung aus einem 5- bzw. 6-Gang-Getriebe ein 4-Gang-Getriebe anzubieten; dies resultiert jedoch nicht in einer signifikanten Kostenreduzierung, da das Konzept für z. B. 6-Gang-Getriebe ausgelegt ist.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Lastschaltgetriebe für Baumaschinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler anzugeben, welches die Nachteile des Standes der Technik vermeidet. Insbesondere sollen sehr kleine und sehr große Achsabstände ermöglicht werden; zudem sollen die möglichen Wellenanordnungen den unterschiedlichsten Anforderungen von Baggerladergetrieben und Telehandlergetrieben genügen.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere Ausgestaltungen und Vorteile gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Demnach wird ein lastschaltbares, mehrgängiges Wende-  
getriebe mit einer Antriebswelle, einer Abtriebswelle und  
mehreren Vorgelegewellen mit auf diesen verteilten Losrädern,  
Festrädern und Schältekupplungen, die mehrere Vorgele-  
geeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, vorge-  
schlagen, bei dem die einer Vorwärtsgangeinheit (Richtungs-  
einheit) entsprechende Vorgelegewelle und eine einer weite-  
ren Vorwärtsgangeinheit (Richtungseinheit) entsprechende  
Vorgelegewelle mit der Antriebswelle kämmen, wobei die Vor-  
gelegewellen, die mit der Antriebswelle kämmen, in jeder  
gewünschten Winkelposition um die Antriebswelle verdrehbar  
sind.

Gemäß der Erfindung sind die Gängen entsprechenden  
Vorgelegewellen, bezogen auf die Antriebswelle, hinterein-  
ander auf einer Seite der Antriebswelle angeordnet.

In vorteilhafter Weise können die Gängen entsprechen-  
den Vorgelegewellen jeweils um die nächste räumlich gesehen  
in Richtung Antriebswelle angeordnete Vorgelegewelle in  
einem großen Winkelbereich gedreht werden. Somit lässt sich  
fast jede Gehäuseform realisieren, wodurch das erfindungs-  
gemäße Getriebe den Anforderungen für Baggerladergetriebe  
und für Telehandlergetriebe genügt. Das erfindungsgemäße  
Getriebe umfasst vorzugsweise sechs Vorwärts- und drei  
Rückwärtsgänge.

Die Position des Vorderradantriebs kann gemäß der Er-  
findung sehr variabel gestaltet werden, da der Vorderradan-  
trieb in einem großen Winkelfenster um den Abtrieb angeord-  
net werden kann. Für ein Baggerladergetriebe ist der Vor-  
derradantrieb separat zuschaltbar; für ein Telehandler-

getriebe ist der Abtrieb nach hinten und nach vorne in einer Welle vereint.

Die Erfindung wird im folgenden anhand der beigefügten  
5 Figuren beispielhaft näher erläutert (gleiche Bezugszeichen entsprechen gleichen Bauteilen).

Es stellen dar:

10 Fig. 1 ein Getriebeschema einer ersten Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Getriebes;

Fig. 2 ein Getriebeschema einer zweiten Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Getriebes;

15 Fig. 3 weitere Getriebeschemata eines Getriebes  
bis 7 gemäß der vorliegenden Erfindung;

20 Fig. 8 eine Variante der Verbindung der Abtriebswelle mit den zwei benachbarten Vorgelegewellen gemäß der Erfindung und

25 Fig. 9 Darstellungen der Wellenanordnung für  
bis 11 unterschiedliche Ausführungsformen eines Getriebes gemäß der vorliegenden Erfindung.

30 In Fig. 1 wird ein lastschaltbares, mehrgängiges Wendegetriebe 1 gezeigt, das sechs Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge aufweist, mit einem Drehmomentwandler 2, einer Antriebswelle 3, einer Abtriebswelle 4 und mehreren Vorgelegewellen 5, 6, 7, 17 mit auf diesen verteilten Losrädern, Festrädern und Schaltkupplungen 8, 9, 10, 11, 12, 13, die mehrere Vorgelegeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden. Hierbei werden die Schaltkupplungen 8 und 10 als

Vorwärtskupplungen eingesetzt; die Rückwärtskupplung ist mit dem Bezugszeichen 9 versehen. Ferner ist bei dem erfindungsgemäßen Getriebe ein separat über die Schaltkupplung 14 zuschaltbarer Vorderradantrieb 15 vorgesehen, welcher mit einem Festrad 22 der Abtriebswelle 4 über ein Losrad 32 verbindbar ist, wodurch diese Ausführungsform insbesondere zum Einbau in Baggerlader geeignet ist.

Wie Fig. 1 zu entnehmen, ist ein Nebenabtrieb, beispielsweise ein PTO 16, vorgesehen, welcher vorzugsweise mit der Antriebswelle 3 verbunden ist.

Die einer Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle 17 und die der weiteren Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle 5 kämmen mit der Antriebswelle 3; beide Vorgelegewellen sind in jeder gewünschten Winkelposition um die Antriebswelle 3 verdrehbar.

Gemäß der Erfindung kann die Welle 6 um die Welle 5 in einem sehr großen Winkelbereich gedreht werden. Zusätzlich kann auch die Abtriebswelle 4 um die Welle 6 in einem großen Winkelbereich gedreht werden; auch die Welle 7 kann in einem großen Winkelbereich um die Abtriebswelle 4 gedreht werden. Durch die erfindungsgemäße Konzeption kann sich die Getriebeform den Bauraumbedingungen und Anforderungen unterschiedlicher Baumaschinentypen anpassen.

Die Antriebswelle 3 kämmt mit den Wellen 17 und 5; zu diesem Zweck ist sie über ein Festrad 31 mit einem Festrad 20' der Welle 17 und über die Schaltkupplung 8 und ein Losrad 28 mit einem Festrad 24' der Welle 5 verbunden. Welle 17 umfasst ein weiteres Festrad 20, welches mit einem Losrad 21 der Welle 5 kämmt. Dieses Losrad 21 kann über die



Schaltkupplung 10 mit der Welle 5 verdrehfest verbunden werden. Ferner kämmt das Festrad 24' der Welle 5 mit dem Losrad 29 der Welle 17, welches über die Schaltkupplung 8 mit der Welle 17 verdrehfest verbindbar ist. Das Schließen der Schaltkupplung 9 bewirkt eine Drehrichtungsumkehr der Abtriebswelle und aktiviert die Rückwärtsgänge in Verbindung mit den Schaltkupplungen 11, 12 und 13.

Wie der Figur zu entnehmen, kämmt das Festrad 24' der Welle 5 mit dem Festrad 25' der Welle 6; das Losrad 23 der Welle 6 kämmt mit einem Festrad 22' der Abtriebswelle 4 und ist über die Schaltkupplung 11 verdrehfest mit der Welle 6 verbindbar. Fernere kämmt das Festrad 25' der Welle 6 mit einem Losrad 27' der Abtriebswelle 4, welches über die Schaltkupplung 12 mit der Abtriebswelle verdrehfest verbindbar ist und mit dem Festrad 26 der Welle 7 kämmt. Zudem kämmt das Losrad 30 der Welle 7 mit dem Festrad 22' der Abtriebswelle 4, welches mit einem Losrad 32 des Vorderradantriebes 15 zusätzlich kämmt.

In Fig. 2 ist eine Variante der Ausführungsform gemäß Fig. 1 gezeigt, welche einen permanenten Vorderradantrieb aufweist und insbesondere für Telehandler geeignet ist. Hierbei erfolgt Vorderrad- und Hinterradantrieb auf einer Welle, nämlich der Abtriebswelle 4.

Die Kupplungskombinationen zur Darstellung der 6 Vorwärts- und 3 Rückwärtsgänge der in Fig. 1 und 2 gezeigten Getriebe sind wie folgt:

Vorwärts

- 5
- |         |                  |           |
|---------|------------------|-----------|
| 1. Gang | Schaltkupplungen | 8 und 11  |
| 2. Gang | Schaltkupplungen | 8 und 12  |
| 3. Gang | Schaltkupplungen | 8 und 13  |
| 4. Gang | Schaltkupplungen | 10 und 11 |
| 5. Gang | Schaltkupplungen | 10 und 12 |
| 6. Gang | Schaltkupplungen | 10 und 13 |

10

Rückwärts

- 15
- |         |                  |          |
|---------|------------------|----------|
| 7. Gang | Schaltkupplungen | 9 und 11 |
| 8. Gang | Schaltkupplungen | 9 und 12 |
| 9. Gang | Schaltkupplungen | 9 und 13 |

Zur Realisierung von nur fünf oder vier Vorwärtsgängen (jedoch drei Rückwärtsgängen) kann eine bzw. zwei der sechs Vorwärts-Kupplungskombinationen deaktiviert werden.

20 Das Grundprinzip des gezeigten Getriebeschemas weist zehn Räder auf. Durch Hinzufügen von einem oder mehreren Rädern kann ein sehr weites Spektrum an Übersetzungen und Spreizungen erreicht werden.

25 In den Fig. 3, 4, 5, 6 und 7 sind weitere Ausführungsformen mit zuschaltbarem Vorderradantrieb 15 dargestellt, welche sich von den bereits erläuterten Ausführungsbeispielen durch die Anzahl der Räder unterscheiden. Es ist auch möglich einen permanenten Vorderradantrieb vorzusehen, analog dem in Fig. 2 gezeigten Beispiel.

30

Das Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 vom Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 dadurch, dass auf der Welle 17 ledig-

lich ein Festrad 20 angeordnet ist, so dass das der Schaltkupplung 10 zugeordnete Losrad 21 der Welle 5 mit diesem kämmt (durch das zusätzliche Festrad gemäß Fig. 1 wird eine andere Übersetzung erzielt); in Fig. 4 weist die Abtriebswelle 4 ein Festrad 22 auf, welches mit dem Losrad 23 der Welle 6 verbunden ist und nicht mehr mit der Schaltkupplung 12 gekoppelt ist; ebenfalls weisen die Wellen 5 und 6 von den Schaltkupplungen 10 bzw. 11 unabhängige Festräder 24, 25 auf (Welle 5 umfasst hierbei zwei Festräder 24, 24'). Zudem ist auf der Welle 7 das Festrad 26, unabhängig von der Schaltkupplung 13 ausgebildet und mit dem Losrad 27 der Abtriebswelle 4 verbunden.

Beim Ausführungsbeispiel nach Fig. 5 sind auf der Welle 6 zwei Festräder 25, 25' vorgesehen, wobei das Festrad 25 mit der Welle 4 (Losrad 27) und das Festrad 25' mit der Welle 5 (Festrad 24') verbunden ist.

Das in Fig. 6 gezeigte Beispiel unterscheidet sich vom Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 dadurch, dass die Welle 5 zwei Festräder 24, 24' umfasst, wobei das Festrad 24 mit dem Festrad 25 der Welle 6 und das Festrad 24' mit dem Losrad 29 der Welle 17 und dem Losrad 28 der Welle 3 verbunden ist. Ferner sind das Festrad 25 der Welle 6 nicht mit der Schaltkupplung 11, das Festrad 22 der Welle 4 nicht mit der Schaltkupplung 12 und das Festrad 26 der Welle 7 nicht mit der Schaltkupplung 13 gekoppelt.

Das Beispiel gemäß Fig. 7 unterscheidet sich vom Ausführungsbeispiel nach Fig. 4 dadurch, dass bei den Wellen 6 und 4 die Festräder 25 bzw. 22 mit den Schaltkupplungen 11 bzw. 12 verbunden sind; ebenfalls ist das Festrad 26 der Welle 7 mit der Schaltkupplung 13 verbunden.

In Fig. 8 ist eine weitere Variante der Verbindung der Abtriebswelle 4 mit den Wellen 6 und 7 dargestellt, bei der die Welle 4 zwei Festräder 22, 22' aufweist, wobei das Festrad 22 mit dem Losrad 30 der Welle 7 und das Festrad 22' mit dem Losrad 23 der Welle 6 verbunden ist. Ferner ist das Losrad 27 der Welle 4 mit dem Festrad 26 der Welle 7 und dem Festrad 25' der Welle 6 über die Schaltkupplung 12 verbindbar.

Fig. 9 illustriert eine Möglichkeit der Positionierung der Wellen bei einem seitlichen Einbau bei einem Telehandler. Wie bereits erläutert, kann die Welle 7 um die Abtriebswelle 4 gedreht werden ebenso wie die Wellen 17 und 5 um die Antriebswelle 3.

In Fig. 10 sind zwei Möglichkeiten eines mittigen Einbaus bei einem Telehandler gezeigt. Auch hier kann die Welle 7 um die Abtriebswelle 4 gedreht werden ebenso wie die Wellen 17 und 5 um die Antriebswelle 3.

Fig. 11 zeigt vier Varianten der Wellenanordnung bei einem Baggerlader mit zuschaltbarem Vorderradantrieb 15. Hierbei wird deutlich, dass die Wellen 15 (Vorderradantrieb) und 7 um den Abtrieb 4 gedreht werden können; die Wellen 17 und 5 sind um die Antriebswelle 3 drehbar, so dass eine sehr hohe Einbauflexibilität gewährleistet ist.

Im Rahmen weiterer nicht dargestellter Ausführungsformen besteht die Möglichkeit, durch Entnehmen einer kompletten Welle ein Getriebe mit vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen zu schaffen.

Es besteht auch die Möglichkeit, dass die Vorderradantriebswelle 15 über ein nicht gezeigtes Festrad mit dem Losrad 23 auf der Vorgelegewelle 6 angeordnet ist.

Bezugszeichen

	1	Getriebe
5	2	Wandler
	3	Antriebswelle
	4	Abtriebswelle
	5	Vorgelegewelle
	6	Vorgelegewelle
10	7	Vorgelegewelle
	8	Schaltkupplung
	9	Schaltkupplung
	10	Schaltkupplung
	11	Schaltkupplung
15	12	Schaltkupplung
	13	Schaltkupplung
	14	Schaltkupplung
	15	Vorderradantriebswelle
	16	PTO
20	17	Vorgelegewelle
	20	Festrاد
	20'	Festrاد
	21	Losrad
	22	Festrاد
25	22'	Festrاد
	23	Losrad
	24	Festrاد
	24'	Festrاد
	25	Festrاد
30	25'	Festrاد
	26	Festrاد
	26'	Festrاد

WO 2005/003592

ZF FRIEDRICHSHAFEN AG  
Friedrichshafen

PCT/EP2004/006121

Akte 8695 P  
2003-06-27

15

27 Festrade

27' Festrade

28 Losrad

29 Losrad

5 30 Losrad

31 Festrade

32 Losrad

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Mehrgängiges Lastschaltgetriebe für Baumaschinen,  
insbesondere für Baggerlader und Telehandler, mit einem  
Drehmomentwandler (2), einer Antriebswelle (3), einer Ab-  
triebswelle (4) und mehreren Vorgelegewellen (5, 6, 7, 17),  
mit auf den Wellen verteilten Losrädern, Festrädern und  
Schaltkupplungen (8, 9, 10, 11, 12, 13), die mehrere Vorge-  
legeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, um-  
fassend sechs Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge, wobei die  
Abtriebswelle (4) auch als Vorgelegewelle für einen Gang  
eingesetzt wird, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die einer Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelege-  
welle (17) und die einer weiteren Vorwärtsgangeinheit ent-  
sprechende Vorgelegewelle (5) mit der Antriebswelle (3)  
kämmer, wobei beide Vorgelegewellen (17, 5) in jeder ge-  
wünschten Winkelposition um die Antriebswelle (3) verdreh-  
bar sind, dass die den Gängen entsprechenden Vorgelegewel-  
len (4, 6, 7), bezogen auf die Antriebswelle (3), hinter-  
einander auf einer Seite der Antriebswelle (3) angeordnet  
sind und dass die den Gängen entsprechenden Vorgelegewel-  
len (4, 6, 7) jeweils um die nächste räumlich gesehen in  
Richtung Antriebswelle (3) angeordnete Vorgelegewelle in  
einem großen Winkelbereich verdrehbar sind.

2. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler,  
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein zu-  
schaltbarer Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, welcher  
mit einem Festrade (22) der Abtriebswelle (4) über ein Los-  
rade (32) verbindbar ist und in einem großen Winkelbereich  
um die Abtriebswelle (4) anordbar ist.



3. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, ein permanenter Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, wobei Vorderrad- und Hinterradantrieb über die Abtriebswelle (4) erfolgt.

4. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass durch Hinzufügen von einem oder mehreren Rädern ein sehr weites Spektrum an Übersetzungen und Spreizungen erzielbar ist.

5. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass durch Entnehmen einer kompletten Welle (5, 6, 7) ein Getriebe mit vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen entsteht.

6. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler, dadurch gekennzeichnet, dass ein zuschaltbarer Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, welcher mit einem Festrad über ein Losrad (23) verbindbar ist, wobei das Losrad (23) auf einer Vorgelegewelle (6) angeordnet ist.

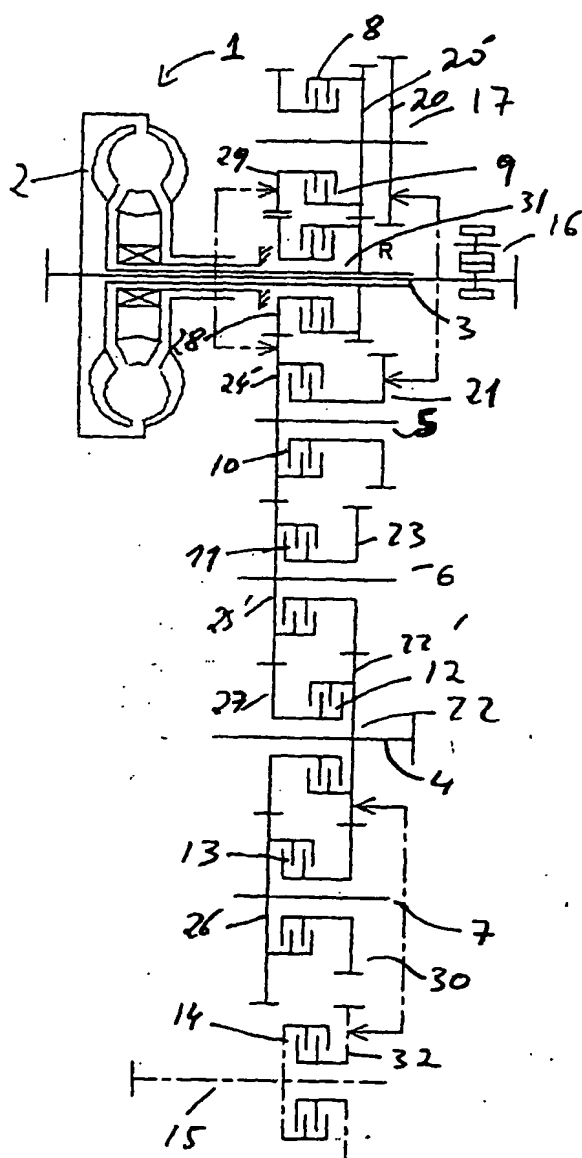


FIG. 1

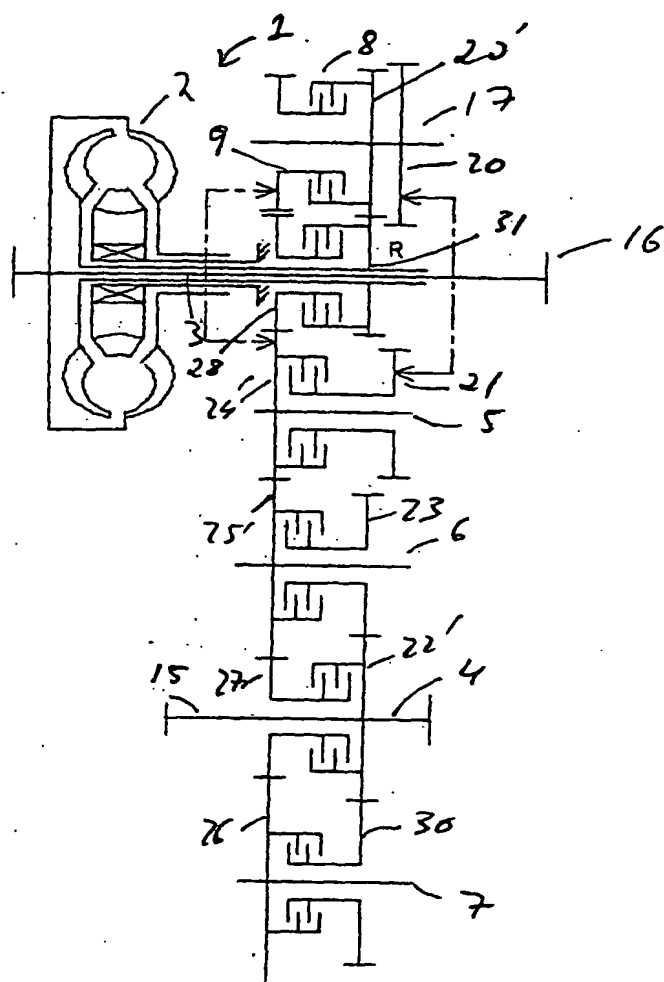


FIG. 2

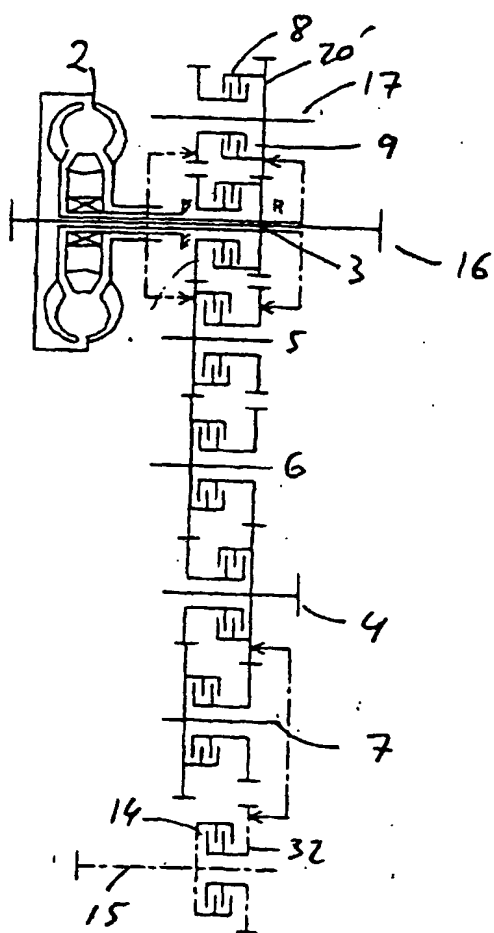


FIG. 3

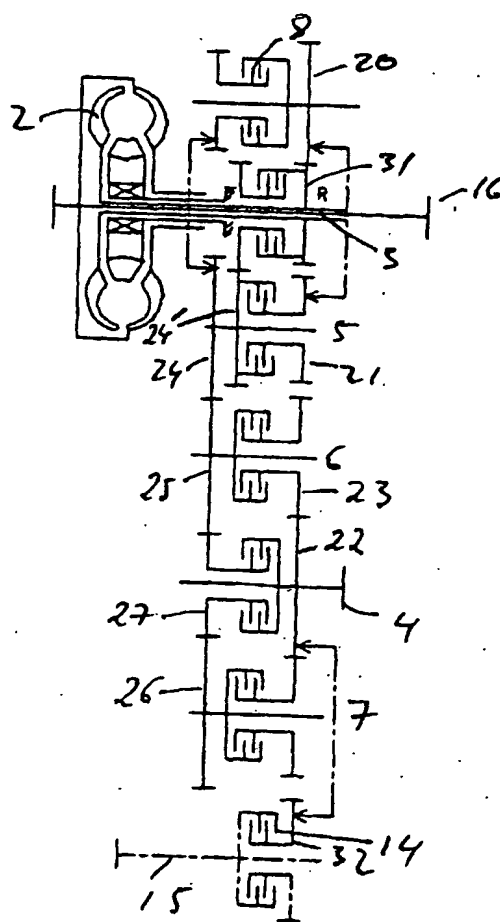


FIG. 4

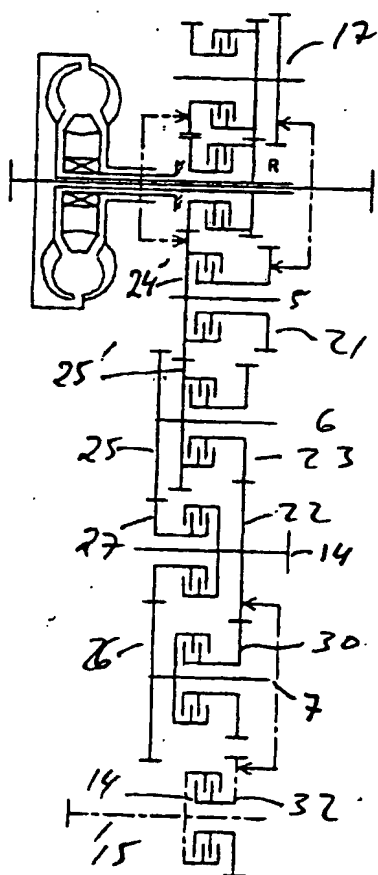


FIG. 5

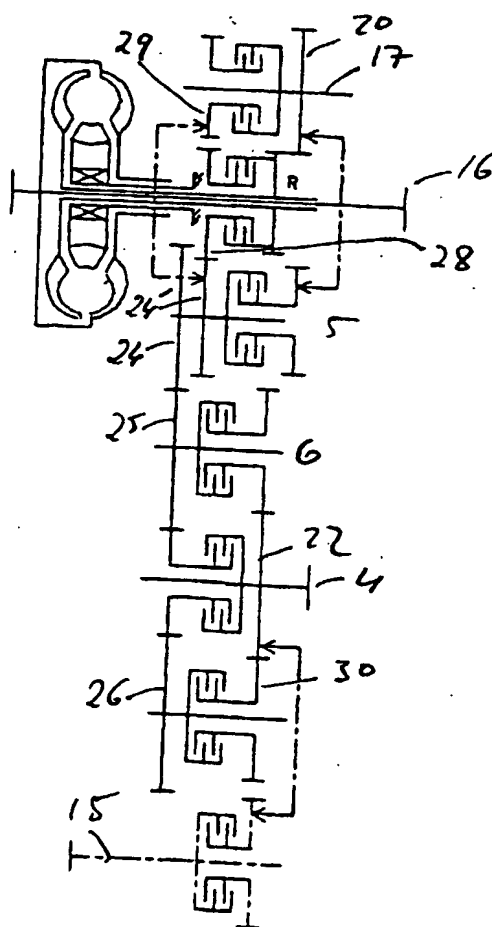


FIG. 6

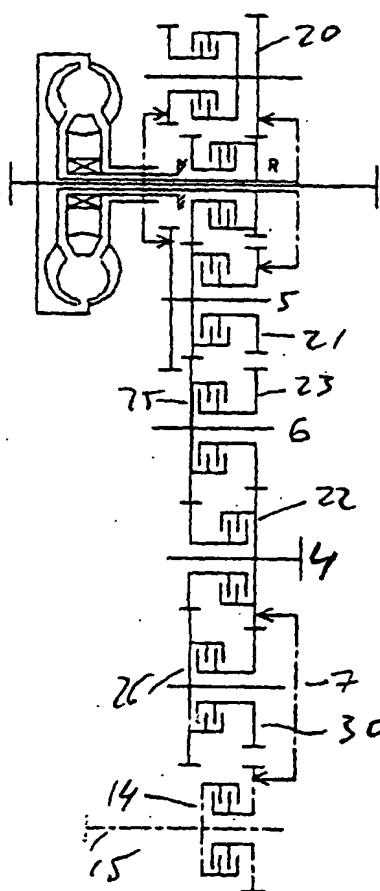


FIG. 7

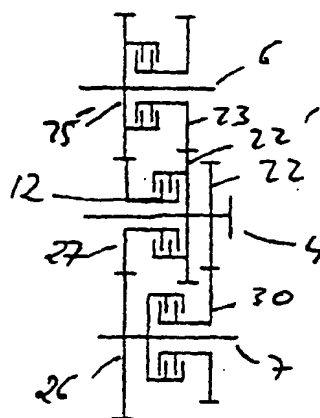


FIG. 8

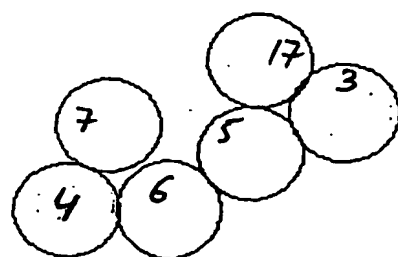


FIG. 9

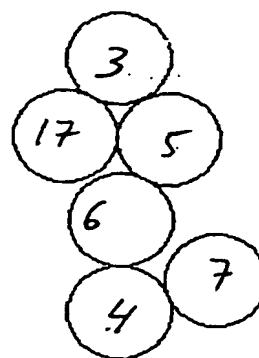
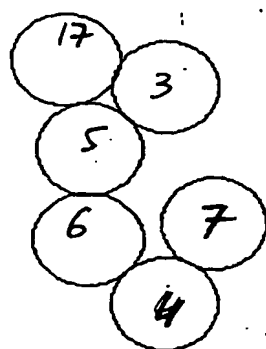


FIG. 10

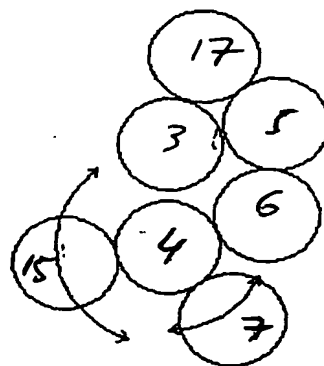
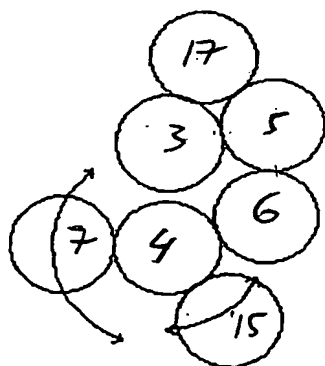
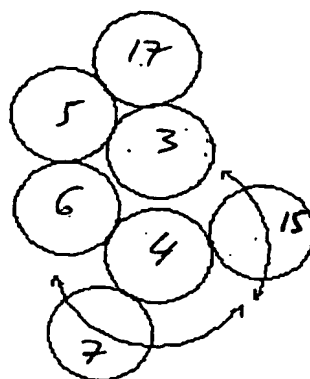
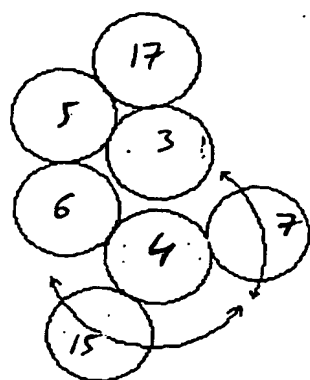


FIG. 11

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No  
PC1/EP2004/006121

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 F16H3/08

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 F16H

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)  
EPO-Internal, WPI Data, PAJ

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	DE 101 31 329 A (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN) 9 January 2003 (2003-01-09) cited in the application the whole document	1,6
A	-----	2-5
Y	DE 44 16 930 A (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN) 16 November 1995 (1995-11-16) column 3, line 33 - column 4, line 39 figures 2,4,6	1,6
A	DE 35 21 932 A (TWIN DISC INC) 2 January 1987 (1987-01-02) the whole document	1-6
	-----	

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- \*&\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

17 September 2004

Date of mailing of the international search report

01/10/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Hassiotis, V



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/006121

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 10131329	A	09-01-2003	DE 10131329 A1	09-01-2003
			EP 1275879 A2	15-01-2003
			US 2003015050 A1	23-01-2003
DE 4416930	A	16-11-1995	DE 4416930 A1	16-11-1995
			AT 169384 T	15-08-1998
			BR 9507891 A	23-09-1997
			CN 1147849 A	16-04-1997
			DE 59503079 D1	10-09-1998
			WO 9531654 A1	23-11-1995
			EP 0759129 A1	26-02-1997
			ES 2122605 T3	16-12-1998
			JP 10500195 T	06-01-1998
			RU 2148743 C1	10-05-2000
			US 5819587 A	13-10-1998
DE 3521932	A	02-01-1987	US 4549443 A	29-10-1985
			DE 3521932 A1	02-01-1987
			GB 2176550 A ,B	31-12-1986

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen  
PCT/EP2004/006121

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 F16H3/08

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RESEARCHIERTE GEBIETE

Researchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 F16H

Researchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die researchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)  
EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	DE 101 31 329 A (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN) 9. Januar 2003 (2003-01-09) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument	1,6
A	-----	2-5
Y	DE 44 16 930 A (ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN) 16. November 1995 (1995-11-16) Spalte 3, Zeile 33 - Spalte 4, Zeile 39 Abbildungen 2,4,6	1,6
A	-----	1-6
	DE 35 21 932 A (TWIN DISC INC) 2. Januar 1987 (1987-01-02) das ganze Dokument	
	-----	

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*G\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

17. September 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

01/10/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Hassiotis, V

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/006121

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 10131329 A	09-01-2003	DE 10131329 A1	09-01-2003
		EP 1275879 A2	15-01-2003
		US 2003015050 A1	23-01-2003
DE 4416930 A	16-11-1995	DE 4416930 A1	16-11-1995
		AT 169384 T	15-08-1998
		BR 9507891 A	23-09-1997
		CN 1147849 A	16-04-1997
		DE 59503079 D1	10-09-1998
		WO 9531654 A1	23-11-1995
		EP 0759129 A1	26-02-1997
		ES 2122605 T3	16-12-1998
		JP 10500195 T	06-01-1998
		RU 2148743 C1	10-05-2000
		US 5819587 A	13-10-1998
DE 3521932 A	02-01-1987	US 4549443 A	29-10-1985
		DE 3521932 A1	02-01-1987
		GB 2176550 A ,B	31-12-1986